Prudence Mag

Adoptons ensemble les bons comportements sur la route



Été 2009 - n° 16

> Dossier

Repenser la route pour plus de sécurité

> Pour ou contre ?

Alcool : faut-il passer à la tolérance zéro ?

> Questions à…

François Magniont : la nouvelle procédure sur les véhicules endommagés

> Comment ça marche ?

Une panne sur l'autoroute

En partenariat avec





Testez vos connaissances en famille avec le jeu « 1, 2, 3 Roulez ! »

Trouve l'intrus : voiture, marche à pied, train, avion, bateau.

Comment qualifie-t-on les modes de déplacement comme le vélo ou le roller : mous, doux ou fous ?

Histoire

Combien de roues a un carrosse : 2, 3 ou 4 ?

Code de la route

Vrai ou faux ? Les enfants de moins de 8 ans peuvent rouler à vélo sur les trottoirs.

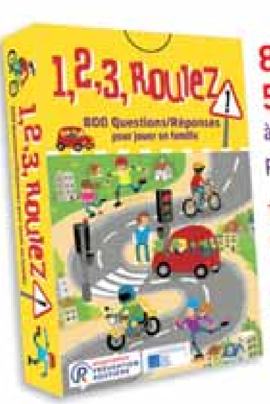
Même si le petit bonhomme est vert, que dois-tu vérifier avant de traverser ?

Termine la phrase : « Sur un trottoir, un cycliste doit tenir son vélo à la... »

Quelle disposition a été mise en place pour faciliter le financement du permis de conduire pour les 16-25 ans ?

À qui le Code de la route s'applique-t-il ?

- Vrai (à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons).
- Qu'aucun véhicule n'arrive ou qu'ils sont tous bien arrêtés
- Sur un trottoir, un cycliste doit tenir son vélo à la main (à partir de 8 ans, il est interdit de rouler à vélo sur un t...
- Le permis à 1 euro par jour (lancé en octobre 2005).
- À tous les usagers de la route.



800 questions-réponses et **5** niveaux de difficulté adaptés à toutes les catégories d'âge pour apprendre à se déplacer en sécurité.

Tous les grands thèmes sont abordés : Histoire, Code de la route, Environnement, etc...

Un bon moyen de réviser son code cet été et de devenir réellement incollable sur le sujet tout en faisant une bonne action !

Vous pouvez recevoir ce jeu **gratuitement**
en faisant un don de 36 € ou plus à l'association Prévention Routière.
Un geste utile, puisqu'il lui permettra d'intensifier ses actions de prévention et de sensibilisation.

○ **Oui, je souhaite recevoir le jeu « 1,2,3 Roulez ! » et je fais un don de :**

○ 36 €　○ 50 €*
○ 75 €　○ Autre montant: ....

* Soit 17 € après déduction fiscale

NOM : ....
PRÉNOM : ....
ADRESSE : ....
CODE POSTAL : ....
VILLE : ....
N° D'ADHÉRENT : ....

Merci de renvoyer ce bulletin avec votre règlement (à l'ordre de La Prévention Routière) à :

Association Prévention Routière
Service Gestion des Adhérents
6 Avenue Hoche, 75008 Paris

Association Prévention Routière

Sommaire



Prudence Mag n°16
Été 2009
Directeur de la publication : Bérangère Auguste-Dormeuil, AGF IART - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02. **Directeur de la rédaction :** Pauline Couturier. **Rédacteur en chef :** Nathalie Pons. **Comité éditorial :** Jean-Yves Salaün et Blandine Rossand pour l'association Prévention Routière. **Réalisation :** **HighCo AVENUE Publishing** 8, rue de La Rochefoucauld, CS 30500, 75427 Paris Cedex 09. Tél. : 01 77 75 65 45. **Ont participé à ce numéro :** Delphine Boffy, Arlette Chabrol, Marianne Chalubert, Laurence Rogé, Anaïse Viard. **Crédits photos :** Matton Images, Fotolia, D. R. **Illustrations :** Bod'z (p. 9), Fred Van Deelen (p. 16) / Agence Christophe.com. **Impression :** CSP - 77410 Claye-Souilly. Tél. : 01 60 27 66 40.



Jouez la sécurité sur la route des vacances !

Envisager un long trajet en voiture avec des enfants, cela revient à éviter toute improvisation. Essayez autant que possible d'organiser le voyage en fonction d'eux : la paix à bord et la sécurité de tous en dépendent.

Même si, au bout de la route, vous savez qu'il y aura la mer, le soleil et le farniente pendant deux ou trois semaines, vous redoutez un peu la perspective du long trajet en voiture avec les enfants qui s'impatientent, les bouchons incontournables et la fatigue. Alors, un bon « tuyau » : connectez-vous sur www.priorite-vos-enfants.fr, le site de l'association Prévention Routière et des assureurs de la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances). Tout l'été, ce site vous donne mille et un conseils pour que ce voyage en famille se déroule de façon agréable, décontractée… et en toute sécurité. C'est un excellent pense-bête car tout y est rappelé, de la révision de votre voiture jusqu'à la préparation du trajet, des sources d'information sur le trafic et la météo jusqu'à la meilleure façon de prévenir le mal des transports, en passant par les dispositifs de retenue, les jouets qui peuvent être emportés sans danger ou les précautions à ne pas négliger (verrouillage des portières, vitres fermées, etc.). Un chapitre est consacré aux conducteurs, aussi bien pour être en forme au moment de se mettre au volant que pour le rester tout au long du voyage… Ce qui, faut-il le rappeler, implique des pauses au moins toutes les deux heures. Indispensables au conducteur pour conserver sa vigilance, ces pauses le sont tout autant pour les enfants qui sont incapables de rester des heures sans bouger.



Tout pour distraire vos enfants

Avant de partir, allez donc faire votre provision d'idées de distractions sur le site **www.priorite-vos-enfants.fr.** Vous pourrez y télécharger ***Drôle de route,*** un cahier (1) plein de jeux conçus pour que vos enfants n'aient pas le temps de s'ennuyer durant le trajet. Les comptines et les ballades destinées aux plus petits sont enregistrables sur CD ou MP3. Vous y retrouverez aussi les solutions des gagnants du concours 2008 pour occuper les enfants à bord… et pourrez tenter votre chance au concours 2009. À la clé : une location de voiture « forfait famille » d'une semaine à gagner !

(1) Également distribué à 80 000 exemplaires sous la forme « papier », via les crèches.



Des aires de repos… et de jeux

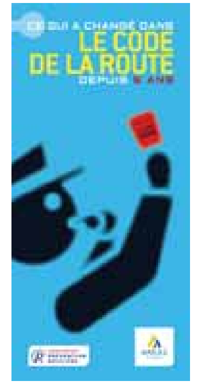
Vous voulez que vos enfants restent tranquilles pendant le trajet ? Offrez-leur des moments de vraie détente lors des pauses. Plutôt que de vous arrêter au hasard, choisissez vos étapes. Pour chaque axe autoroutier, vous trouverez sur le site une liste des aires de repos équipées pour recevoir les enfants (aires de jeux, de pique-nique, nursery, animations estivales ou permanentes, découverte nature, etc.).



La sécurité, un critère d'achat

L'ETSC (le Conseil européen pour la sécurité des transports), qui évalue les performances des pays européens dans le domaine de la sécurité routière, a révélé que 59 % des voitures vendues en France en 2008 affichaient 5 étoiles pour la protection des occupants aux crash-tests d'Euro NCAP. Excellente nouvelle : notre pays se situe à la 4e place. Mais il faut reconnaître que l'ensemble des pays européens a enregistré une progression spectaculaire puisqu'il y a seulement dix ans, les voitures de gamme moyenne n'obtenaient qu'1 ou 2 étoiles ! Cela ne veut pas dire que tout est parfait. Pour la protection des piétons, par exemple, nos voitures ont encore de sérieux progrès à accomplir.

Code de la route : ce qui a changé depuis 5 ans



La brochure sur les nouveautés réglementaires vient d'être rééditée. Pour chaque thème – « alcool et cannabis », « vitesse », « ceinture et casque », etc. –, sont indiqués les dangers, les sanctions et des conseils. Un quiz vous invite à tester vos connaissances.

À télécharger sur :
www.preventionroutiere.asso.fr

En chiffre

98 000

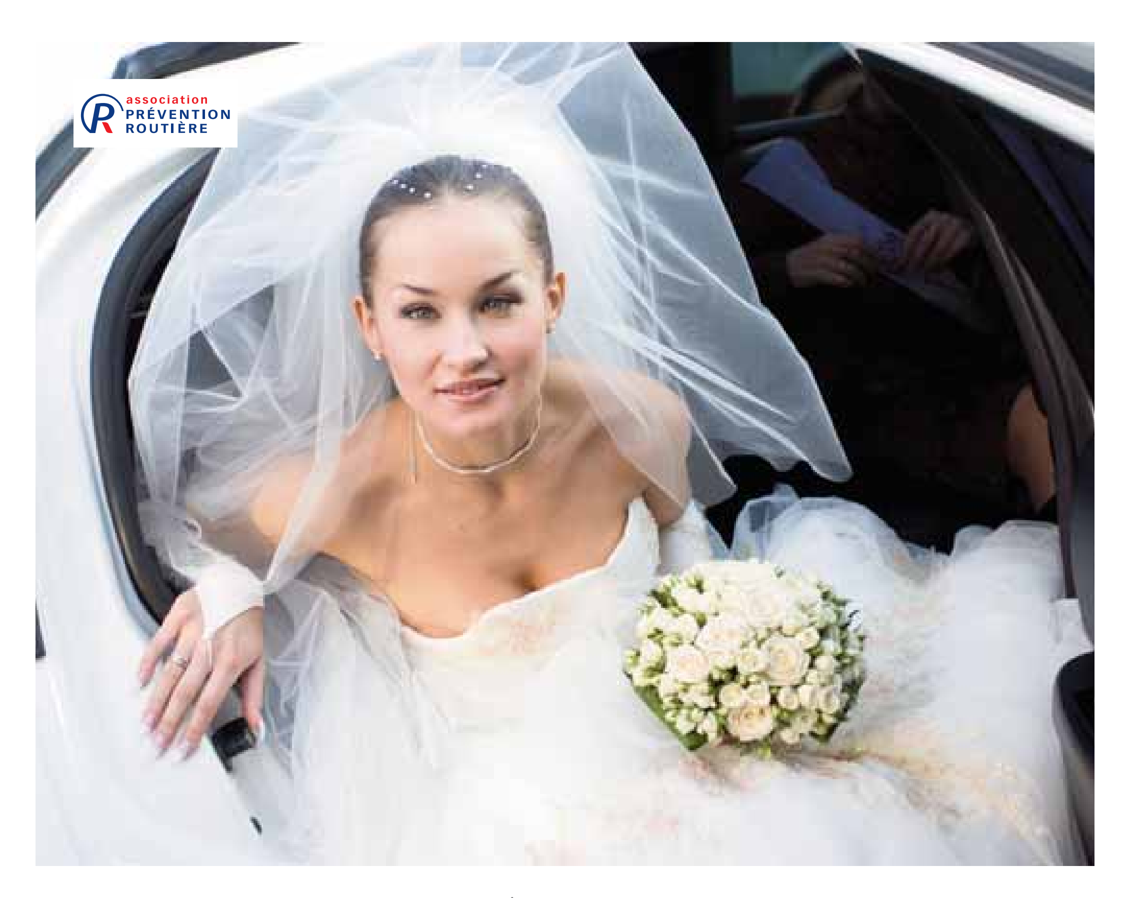
C'est le nombre de conducteurs qui ont vu leur permis annulé en 2008.

Passages à niveau : journée de sensibilisation



Faute de pouvoir supprimer à court terme tous les passages à niveau « délicats », RFF (1) a décidé d'insister sur la sensibilisation des usagers et de les inciter à mieux respecter les règles du code de la route, en l'occurrence les règles de prudence impérieuses. C'était l'objectif de la journée du 25 juin, organisée en partenariat avec l'association Prévention Routière : des bénévoles de l'association se sont mobilisés pour aller sur les passages à niveau expliquer aux usagers, souvent des habitués, la nécessité de s'arrêter dès que le feu rouge clignote et de ne pas chercher à forcer une barrière qui se ferme. Ce jour-là, la même opération a d'ailleurs été menée dans d'autres pays européens.

(1) Réseau ferré de France.



Mariage… et fêtes, pensez aussi au retour de vos invités !

Vous voulez célébrer l'événement par une grande fête ? C'est bien… mais ne laissez pas gâcher votre soirée par un drame de la route. Songez au retour de vos invités et au fait que l'alcool est en cause dans 1 accident mortel sur 4 (et même 1 sur 2 les nuits de week-end) ! D'ailleurs, si l'un de vos invités provoque un accident avec un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l, sachez que votre responsabilité peut être recherchée…
Pour prévenir ces situations, l'association Prévention Routière a élaboré un dossier de conseils très pratiques, tels que lister les hébergements alentour, prévoir des matelas gonflables et des sacs de couchage, organiser un système de transport (location d'un car, commande de taxis)…
Dès le début de la soirée, inciter ceux qui viendront en voiture à désigner celui qui les conduira au retour. Proposer des cocktails de fruits frais, ne pas pousser à la consommation d'alcool. Enfin, préparer des éthylotests… et surveiller l'état de ceux qui se mettent au volant.

Pour plus de détails, consultez le dossier complet sur **www.preventionroutiere.asso.fr**



Sécurité moto, un stage de perfectionnement très apprécié

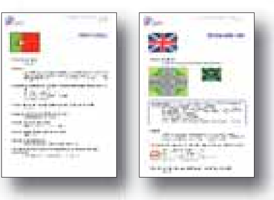
En mai, Gilbert Diximus, agent AGF à Châteaudun, et Stéphane Gaultier, agent AGF à Nogent-le-Rotrou, se sont associés afin d'organiser un stage de perfectionnement pour motocyclistes. Sabrina Fauconnier en est très fière car elle s'est battue pour le mettre en place : « J'avais vu que la compagnie consentait une réduction de la prime pour ceux qui suivent un tel stage, réduction qui peut aller de 90 à 300 euros, et cela pour toute la durée de vie du contrat… ». Le coût de la formation est pris en charge aux deux tiers par AGF, le tiers restant étant payé par les stagiaires. « C'est donc très intéressant financièrement », poursuit-elle. Reste que le véritable intérêt est ailleurs : le stage mis au point en partenariat avec une école de conduite C.E.R. permet aux motocyclistes aguerris de recevoir une piqûre de rappel et aux débutants d'être mieux armés contre les pièges de la route. Il se déroule sur une journée, d'abord en salle (chiffres de l'insécurité, risques spécifiques, équipement, accidents liés à la vitesse, zones de non visibilité, cohabitation avec les autres usagers de la route) puis sur piste (révision des positions de conduite, des techniques de freinage et d'évitement, etc.) et enfin dans la circulation. « Nous avons une douzaine de stagiaires chaque année et tous nous disent apprécier cette formation. Pour nous, c'est même devenu un argument auprès de nos prospects », explique Sabrina Fauconnier.



Voyager en Europe

Les fiches de l'association Prévention Routière présentant les réglementations de 16 pays viennent d'être remises à jour. Tout y est : limitations de vitesse, alcoolémie, équipements obligatoires, panneaux routiers et des conseils pratiques.

À télécharger sur : **www.preventionroutiere.asso.fr**



• • •

Ados et alcool

Une nouvelle enquête européenne (1) vient de révéler qu'en France le nombre d'adolescents de 16 ans consommant régulièrement de l'alcool (au moins 10 fois par mois) a augmenté : 7 % en 2003 pour 13 % en 2007... Raison de plus pour renforcer l'information sur les dangers de l'alcool au volant !



(1) Espad 2007, publiée par l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT) et l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm).



Des radars au feu rouge

D'ici la fin de cette année, 150 radars d'un nouveau genre devraient être installés à Paris, Lyon et Bordeaux : ils contrôleront le respect des feux tricolores.

Les chiffres de la sécurité sur la route

+ 1 %

Les forces de l'ordre ont relevé en 2008 près de 6 millions d'infractions au code de la route. C'est un peu plus qu'en 2007 (+ 1 %), mais le nombre des infractions graves, lui, a diminué. Cela explique qu'il y ait eu un peu moins de points retirés que l'année précédente...

9,5 millions

C'est en effet le nombre de points retirés sur nos permis en 2008, en très léger recul (- 0,5%) par rapport à 2007. Un signe positif puisque les deux bilans précédents, eux, indiquaient une forte augmentation, autour de 30 %.

2 686

Il s'agit du nombre de véhicules confisqués en 2007 par la justice à la suite de délits routiers. Il pourrait gagner un zéro de plus si le Parlement vote le projet de loi gouvernemental prévoyant une confiscation automatique et définitive pour les délits les plus graves.

80 %...

des automobilistes ont encore tous leurs points. Ce qui, au choix, prouve que les conducteurs en infraction ne sont pas la majorité... ou que les forces de l'ordre ne peuvent pas être partout !

Source : ministère de l'Intérieur.

Nouvelle procédure sur les véhicules endommagés : un mieux pour la sécurité routière

Depuis le 1er juin, les véhicules endommagés à la suite d'un accident grave sont soumis à une procédure bien plus stricte, qui fait intervenir l'expert automobile et le ministère de l'Intérieur.

Qu'est-ce que cette mesure va changer pour les automobilistes ?

François Magniont : En principe, elle devrait améliorer la sécurité routière. La procédure doit en effet permettre de retirer temporairement de la circulation tout véhicule qui, à la suite d'un accident, a été jugé gravement endommagé et, de ce fait, dangereux.

Comment et par qui est définie la gravité des dommages ?

François Magniont : C'est l'expert automobile dans le cadre de sa mission qui va la déterminer, mais sur des critères définis de façon très précise par le législateur. Il y en a quatre : ils portent sur des déformations importantes de la carrosserie, de la direction, de la liaison au sol et des éléments de sécurité des passagers (par exemple une ceinture de sécurité). Une voiture accidentée qui répond à l'un de ces critères de dangerosité est aussitôt signalée comme telle sur un fichier central.

Et concrètement, qu'est-ce que cela implique ?

François Magniont : Le propriétaire n'a plus le droit de circuler. Cela dit, sauf si le véhicule est jugé irrécupérable, cette décision n'est pas définitive : l'expert dresse une liste de réparations indispensables à effectuer pour que le véhicule puisse être remis dans le circuit. Une fois ces réparations faites, il doit contrôler leur bonne exécution avant de redonner ses droits au titulaire de la voiture.

Cette procédure va-t-elle allonger les délais des réparations ?

François Magniont : Je ne le pense pas car elle devrait porter sur des nombres relativement réduits et des instructions ont été données aux experts automobiles afin de maîtriser ces délais.



« C'est le ministère de l'Intérieur qui, par courrier adressé au propriétaire, interdit l'utilisation du véhicule » François Magniont



Dossier

Repenser la route pour plus de sécurité



Depuis trente ans, les routes dangereuses ont elles aussi été aménagées.

L'engouement des Français pour les giratoires

Depuis 1984, les carrefours giratoires ont fleuri un peu partout, en France. Au point qu'on en compte aujourd'hui quelque 26 000 sur notre territoire, soit plus qu'en Grande-Bretagne où ils ont pourtant été développés vingt ans plus tôt ! Très prisés en ville où ils contribuent à ralentir les vitesses, ils ont largement contribué à la baisse des accidents mortels en intersection.
En cas de collision, les dégâts se limitent en général à de la « tôle froissée ». Ils présentent toutefois un inconvénient : ils sont difficiles à franchir pour les piétons et les cyclistes mais aussi pour les poids lourds de fort gabarit.

Sécurité : la route aussi joue un rôle majeur !

Le réseau routier français est très dense. Mais toutes les routes n'offrent pas le même niveau de sécurité. Autant le savoir et choisir les plus sûres !

On connaît l'influence de nos comportements au volant sur la courbe des accidents et les progrès de la sécurité passive et active de nos voitures pour prévenir ou minimiser bon nombre d'accidents. À ces deux composantes de la sécurité routière – le conducteur et le véhicule – s'en ajoute une troisième dont on parle moins et qui, cependant, joue un rôle essentiel : l'environnement routier. Il ne fait aucun doute que nos routes ont bénéficié d'importantes améliorations au cours des trente dernières années. Les points noirs les plus sérieux ont été résorbés, les carrefours les plus dangereux réaménagés en giratoires (voir encadré ci-contre).

Le réseau autoroutier s'est considérablement allongé, offrant de bien meilleures conditions de circulation et de sécurité. Il n'empêche : les études montrent qu'aujourd'hui encore, dans 30 % des cas, l'infrastructure routière est impliquée comme facteur favorisant ou aggravant (1).

Les autoroutes championnes de la sécurité

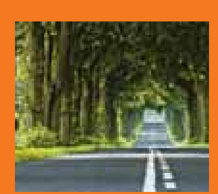
Pour comprendre et améliorer la sécurité dans ce domaine, il est important de savoir où se produisent ces accidents et quel rôle l'infrastructure routière a joué précisément dans leur survenue ou leur aggravation. Les statistiques permettent de dégager de grandes tendances : on sait ainsi que certains réseaux sont beaucoup plus sûrs que d'autres. C'est le cas du réseau autoroutier qui reçoit 22,9 % du trafic mais n'enregistre que 6,6 % des accidents (et 5,9 % des tués), alors que les routes nationales et départementales de rase campagne (2), avec 52 % du trafic (3), ont la « responsabilité » de près des trois quarts des tués.

On a 5 fois moins de risque d'être tué sur autoroute que sur route nationale ou départementale.

Autrement dit, mieux vaut choisir l'autoroute que les petites routes de campagne, aussi charmantes soient-elles !

Infrastructure routière

Éliminer les obstacles latéraux : une priorité pour limiter les dégâts



Dans son rapport sur les gisements de sécurité routière, remis au gouvernement en 2002, le préfet Régis Guyot s'était appuyé sur les statistiques d'accidents pour faire des propositions d'amélioration. Au chapitre de l'infrastructure routière, il a insisté tout particulièrement sur le traitement des obstacles latéraux fixes. En effet, l'analyse détaillée des accidents montre qu'en cas de sortie de route, la présence d'arbre, pile de pont, poteau, panneau illégal ou autre obstacle rigide situé près du bord de la chaussée aggrave considérablement les conséquences du choc. Chaque année, des centaines de personnes se tuent ainsi contre des obstacles fixes. Même remarque pour les fossés… L'idée est, sinon de les éliminer, du moins, de les repousser à plus de 4 mètres de façon à offrir des « routes qui pardonnent », selon la terminologie des experts. Ce chantier a été entamé depuis des années. Il est à l'origine de la disparition progressive des arbres qui, autrefois, bordaient tant de jolies petites routes départementales…

Environnement routier : tout compte

L'analyse détaillée des accidents permet une approche plus fine, avec un repérage des dangers ponctuels qui peut s'accompagner d'une recherche systématique de solutions. Dans cette démarche, tous les éléments qui composent l'environnement routier ont leur importance : la géométrie de la chaussée, les problèmes d'adhérence, la qualité des accotements, la présence ou non d'obstacles latéraux (arbres, poteaux), la lisibilité de la signalisation mais aussi la non dangerosité des matériaux utilisés (marquages au sol non glissants, panneaux et bornes « fragilisés » pour ne pas constituer un obstacle rigide, etc.). Elles portent également sur l'éclairage, la trajectoire, les équipements qui contribuent à définir l'usage de la route, l'entretien, etc.

(1) Source : Étude des gisements de sécurité routière, mars 2002. (2) Dans la terminologie de la sécurité routière, on fait deux grandes distinctions : les routes en milieu urbain et les routes de rase campagne. (3) Chiffres de l'ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière) pour l'année 2007.



Trop de panneaux empêche la compréhension de la signalisation.

Des solutions souvent paradoxales

Contrairement à ce que beaucoup pensent, la sécurité ne passe pas toujours par de belles routes bien droites, bien larges et bien lisses…

Évidemment, la problématique n'est pas tout à fait la même selon que l'on s'attache à la sécurité routière en ville ou en rase campagne. Par exemple, en milieu urbain, là où piétons, cyclistes et véhicules motorisés circulent sur un même espace, les aménageurs savent que le seul moyen d'assurer la sécurité, c'est de réduire les vitesses. D'où le récent développement des « zones 30 » en ville et même, depuis quelques mois, l'arrivée des « zones de rencontre » (limitées à 20 km/h). A contrario, sur les axes urbains où les besoins du trafic imposent une vitesse plus élevée (50 ou 70 km/h), la sécurité exige que les différents modes de déplacement se fassent sur des espaces bien séparés et que les points de rencontre (traversées piétonnes) soient traités avec le plus grand soin. N'oublions pas qu'en ville, les accidents les plus graves se produisent toujours sur les axes où les voitures roulent vite en dépit d'une présence non négligeable de piétons et de cyclistes…

La gravité des chocs contre un arbre est 5 fois supérieure à la gravité moyenne des accidents.

L'exemple de Chambéry

Cependant, il ne suffit pas d'un panneau pour que les conducteurs

respectent les règles! Chacun sait qu'il est bien difficile de se tenir à une limitation à 50 km/h sur un boulevard très large et dégagé. Mais s'il est réaménagé, par exemple avec des trottoirs élargis ou un terre-plein central, des passages pour piétons surélevés et que l'on ne roule plus que sur une file dans chaque sens, respecter la limitation à 50 km/h, voire à 30, devient tout naturel. Plus besoin de garder l'œil sur le compteur.
Une ville comme Chambéry a compris depuis longtemps l'influence de l'infrastructure sur le comportement des conducteurs: elle a réduit la largeur de ses voies, modifié des trajectoires un peu trop droites par des stationnements alternés, des chicanes, des animations végétales et autres aménagements visant à calmer le trafic. Résultat: le nombre de victimes de l'insécurité routière a été divisé par dix!

Sur route, les données sont différentes mais, là aussi, on s'aperçoit que pour améliorer la sécurité, il faut réviser les vieilles théories et jouer du paradoxe.

Éclairage, bitume, signalisation: tout compte

Prenez l'éclairage. Jusqu'à une période récente, il semblait admis qu'éclairer une route ou une autoroute, cela ne pouvait qu'améliorer la sécurité puisque la visibilité était meilleure.
Or, plusieurs études récentes ont démontré le contraire! L'éclairage de ronds-points sur des routes nationales, de tronçons autoroutiers, etc., en accroissant le confort et le sentiment de sécurité des conducteurs, amène ceux-ci à augmenter leur vitesse… ce qui, en cas d'accidents, en aggrave les conséquences. La disparition accidentelle de l'éclairage sur plusieurs


La sécurité routière passe aussi par le respect entre usagers.

Témoignage



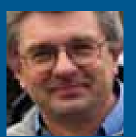
François Morales

Directeur du comité départemental Prévention Routière de la Nièvre

« La signalisation doit être compréhensible pour être respectée »

« C'est sur ce principe fondateur que la commission consultative des usagers pour la signalisation routière a été mise en place en juin 2008 dans notre département. Y sont conviés les associations concernées et les représentants des collectivités locales et des services de l'État. Notre mission? Relever les défauts et incohérences de la signalisation. Par exemple, quand un adhérent nous signale un défaut, nous allons le vérifier avant d'en faire la relation à la préfecture. D'autres font de même. La commission attend que plusieurs dossiers se soient accumulés pour se réunir. Après étude, elle va émettre des avis: harmoniser des limitations de vitesse sur un tronçon, ajouter ou supprimer un panneau, etc. Si le préfet donne son aval, le coordinateur de sécurité routière va alors se tourner vers les autorités responsables – maires, conseil général – pour suggérer des modifications. Et jusqu'ici, les avis de la commission ont été suivis de faits… »

3 questions à...



Dominique Fleury
Directeur
de recherche
à l'INRETS (4)

« La responsabilité des aménageurs est importante »

Quelle part l'infrastructure a-t-elle dans l'amélioration de la sécurité routière ? Peu, si l'on s'en tient aux médias qui l'attribuent avant tout aux radars ! Mais à la vérité, elle occupe une place évidente dans la décroissance continue des accidents depuis 1973. Cela se traduit par une multitude d'actions au quotidien, pas forcément spectaculaires : suppression de poteaux électriques, création de panneaux de signalisation « fragilisés » et principes de conception innovants…

Aujourd'hui, sait-on construire des routes sûres ? Les réseaux techniques disposent de « boîtes à outils » bien plus fournies qu'il y a trente ans avec les giratoires, mais aussi toutes les techniques pour calmer le trafic dans les secteurs urbanisés, une meilleure organisation des déplacements, la protection des obstacles, etc.

Qu'est-ce qui est le plus déterminant ? C'est moins un type d'aménagement particulier que le fait d'avoir une vraie réflexion sur l'effet des aménagements. Cette réflexion intègre le comportement des usagers et la gestion de la route.

(4) Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

tronçons autoroutiers autour de Paris, suite à des dégradations et vols de matériaux, s'est d'ailleurs traduite par des baisses spectaculaires des accidents et des morts !

« Trop de signalisation tue la signalisation »

Autre exemple avec la signalisation : dans certains lieux, les panneaux sont tellement envahissants qu'on finit par ne plus les voir ! « Trop de signalisation tue la signalisation », admettent les techniciens. Des chercheurs, en France et ailleurs, vont plus loin et affirment, preuve à l'appui, qu'on aurait parfois intérêt à les supprimer. Non seulement ce serait autant d'obstacles latéraux en moins, mais des expériences ont montré que, sur des parcours déterminés, les automobilistes, moins « encadrés », se sont montrés moins sûrs d'eux et plus prudents. Bien sûr, il n'est pas question de se dispenser de signalisation verticale. Les ingénieurs ont travaillé, là où elle est nécessaire, à la

Mode d'emploi

Motocyclistes : repérer les dangers majeurs



1/ Les rails de sécurité métalliques qui constituent des filets de protection efficaces pour les automobilistes sont de véritables guillotines pour les usagers des deux-roues qui réclament leur remplacement par des murets en maçonnerie.



2/ Certains marquages au sol (bandes blanches, passages pour piétons, zébrages, etc.) **deviennent de véritables patinoires par temps de pluie.** De même, sur les chaussées vieillissantes, les trous comblés avec du bitume mou deviennent glissants… quand ils ne fondent pas par temps très chaud !



3/ Les ralentisseurs, lorsqu'ils ne sont pas aux normes ou qu'ils sont mal signalisés, fonctionnent comme des tremplins pour les motards. Attention, donc, à ralentir à proximité de ces dispositifs.

rendre moins « agressive » par des matériaux qui se plient sous le choc : on parle d'éléments « fragilisés ».

Des matériaux adaptés à la sécurité

C'est le même esprit qui préside à la signalisation horizontale : les marquages au sol doivent avant tout ne pas se transformer en patinoire pour les motocyclistes dès qu'il pleut ! Autre point important : les revêtements de chaussée. Ils assurent aujourd'hui une meilleure tenue de route qu'autrefois. Les enrobés drainants, légèrement rugueux et poreux, ont en effet l'avantage, en cas de pluie, de réduire les quantités d'eau sur la chaussée.

C'est autant de risques d'aquaplanning en moins et plus de visibilité pour tous les usagers. On le voit : rien de très spectaculaire dans ces différents progrès technologiques mais ce sont également eux qui font avancer la sécurité routière. ■



Amélioration des routes : des propositions très précises



L'association Prévention Routière réclame diverses actions au niveau national pour améliorer la sécurité de nos infrastructures routières :

> **installation de barrières** de séparation fixes des voies sur les routes à 3 voies (2 + 1), à l'instar de ce qui a été réalisé en Suède avec un réel bénéfice (voir p. 18) ;

> **généralisation des « zones 30 » en ville,** notamment à proximité des établissements scolaires ;

> **développement des « zones de rencontre » en ville** (limitées à 20 km/h et à priorité piétonne) ;

> **amélioration de la signalisation routière** afin que les limitations de vitesse soient crédibles, bien vues et respectées. Par ailleurs, au niveau européen, l'association demande que toutes les autoroutes, au sein de l'Union, affichent les mêmes limitations de vitesse.

Vrai - faux

Une route bien éclairée la nuit, c'est beaucoup mieux pour la sécurité routière.
Faux. Au mieux, on note un peu moins d'accidents mais quand ils se produisent, ils sont plus graves car les automobilistes roulent plus vite.

Les rails de sécurité sont finalement très dangereux.
Vrai… si l'on se place du point de vue des motocyclistes qui les redoutent car ils peuvent être meurtriers pour eux en cas de chute… mais faux pour les autres usagers motorisés. En tout cas, en Suède, ils ont réduit le nombre de tués dans des chocs frontaux de 80 % !

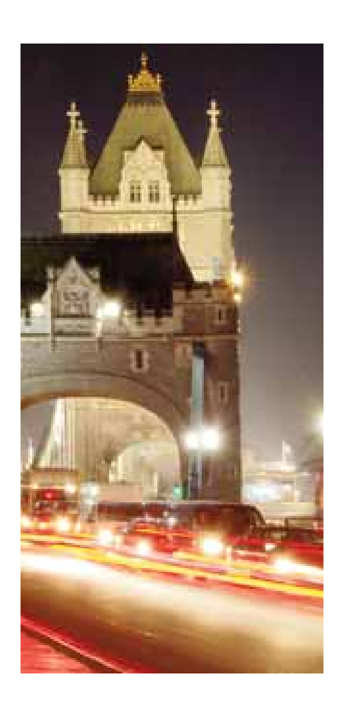
L'absence de signalisation ne peut qu'entraîner des accidents.
Faux. On a longtemps cru cela, mais des expérimentations, aussi bien en ville que sur route, montrent que l'absence de signalisation amène les conducteurs à être moins sûrs d'eux et à lever le pied de l'accélérateur.

On n'a jamais vu un arbre se précipiter sur une voiture ; il n'y a donc aucune raison de les supprimer le long des routes !
Vrai… mais l'erreur étant humaine et impossible à éliminer totalement, mieux vaut prévoir des routes qui « pardonnent » l'erreur en ne tuant pas celui qui sort de la chaussée !



Des routes européennes qui « pardonnent »

Champions de la sécurité routière, les pays d'Europe du Nord ont une approche très réaliste de la question : considérant les défaillances humaines comme inéluctables, ils agissent en conséquence.



Des routes congestionnées...

Les routes du **Royaume-Uni** figurent parmi les plus sûres d'Europe et pourtant, lorsqu'on circule outre-Manche, on ne peut pas dire qu'elles nous apparaissent, à nous, Français, comme mieux conçues ! Au contraire ! Mais justement, ce pourrait bien être là une partie de l'explication. Le réseau routier britannique est moins long que le français (2,5 fois de moins) pour un nombre de véhicules et de kilomètres parcourus quasi égal, si bien qu'on a, outre-Manche, des routes beaucoup plus congestionnées que les nôtres. Sur lesquelles il est difficile de rouler vite...



Une route « auto-explicative »

S'inspirant de la Vision Zéro des Suédois, les **Néerlandais** ont bâti leur politique de « sécurité durable» sur l'idée que le facteur humain a des limites. Celles-ci doivent donc être prises en compte aussi bien pour la conception des véhicules que pour l'aménagement des routes. L'infrastructure ainsi que la signalisation ont ainsi été repensées peu à peu depuis 1997 pour être « auto-explicatives ». Pour que spontanément, en fonction de l'environnement routier, l'usager adopte le bon comportement. Les zones 30 ont été étendues et aménagées de façon à ce que la limitation de vitesse soit respectée en zone urbaine. Sur le réseau rural, des « portes » bien visibles et des ralentisseurs ont été disposés à

Vision Zéro

Nombre d'idées neuves en matière de sécurité routière sont nées en **Suède**, la plus « décoiffante » étant sans doute la Vision Zéro. Non pas zéro accident, mais zéro tué…
Au lieu d'attribuer toute la responsabilité des accidents à l'inconscience et à l'irresponsabilité des victimes, la Vision Zéro propose d'en limiter autant que possible les conséquences par une démarche globale de sécurité. Et l'aménagement routier en est un axe central, partant d'un objectif clair : les routes doivent « pardonner » les erreurs humaines…
La Suède a ainsi lancé un vaste programme pour ralentir la circulation, redessiner les carrefours, installer des rails de sécurité, éliminer les obstacles latéraux tels les arbres et les rochers le long des routes. En huit ans, elle a équipé 4 000 km de routes de barrières centrales pour séparer les voies de sens opposés. Démarche coûteuse, certes, mais payante : le nombre de tués en choc frontal a chuté de 80 % !

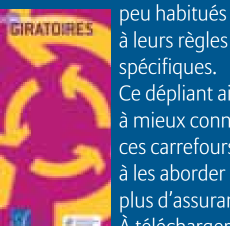
l'entrée des routes limitées à 60 km/h. Enfin, les croisements ont été remplacés par des carrefours giratoires. Cette politique est efficace : les Pays-Bas sont aujourd'hui en tête des pays européens pour la sécurité routière…



Pour en savoir +

Giratoires, mode d'emploi

Les giratoires déconcertent encore certains conducteurs peu habitués à leurs règles spécifiques. Ce dépliant aide à mieux connaître ces carrefours et à les aborder avec plus d'assurance.



À télécharger sur :
www.preventionroutiere.asso.fr

La démarche « Code de la rue » en France



Une brochure pour expliquer la récente évolution du code de la route qui a introduit de nouvelles règles d'aménagement des voiries urbaines afin de protéger les usagers les plus vulnérables et permettre un meilleur partage de la rue.
À télécharger sur :
www.securiteroutiere.gouv.fr



En panne sur l'autoroute ? Adoptez les bons gestes…

Que faire si vous êtes victime d'une panne sur autoroute ? Voici quelques conseils… et mises en garde de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA).

Le conseil AGF : Prudence avec le triangle de présignalisation !

En principe, les nouvelles dispositions du code de la route prévoient qu'en cas de panne, vous devez placer votre triangle de présignalisation (désormais obligatoire à bord) en amont de votre véhicule (à 30 m au moins). Le problème, sur autoroute, c'est que pour l'installer, il faut marcher sur la bande d'arrêt d'urgence… un acte fermement déconseillé ! D'autre part, le triangle, objet relativement léger, risque de s'envoler sous l'effet de l'important déplacement d'air provoqué par le passage des poids lourds et cela peut provoquer un accident. Autant dire que, dans certaines situations, mieux vaudrait renoncer au triangle de présignalisation…



1_Se garer en toute sécurité

Allumez vos feux de détresse. Garez-vous sur la bande d'arrêt d'urgence. Serrez au maximum à droite pour éviter d'empiéter sur la voie de circulation en conservant un espace suffisant pour ouvrir la portière côté passager. **Avant de sortir, enfilez votre gilet de sécurité,** qui doit être rangé dans votre boîte à gants ou dans un endroit accessible. Sortez par la portière côté passager. Faites également sortir les autres occupants de ce côté **afin qu'ils se mettent à l'abri, derrière la glissière de sécurité :** ils ne doivent pas rester dans le véhicule.





3_Se faire dépanner

Sachez que les tarifs de dépannage et de remorquage sur autoroute sont fixés forfaitairement par arrêté ministériel. **Ce forfait comprend le déplacement et la réparation,** à condition que celle-ci ne dépasse pas 30 mn. Si votre voiture ne peut être réparée sur place, elle pourra être remorquée jusqu'à l'aire de repos la plus proche ou le garage qui a envoyé la dépanneuse, voire en un autre lieu de votre choix s'il n'est pas à plus de 5 km de la sortie de l'autoroute la plus proche.

2_Signaler sa position

Même s'il est très tentant de sortir son téléphone mobile pour appeler les secours, les sociétés d'autoroute **insistent pour que l'appel s'effectue d'une borne d'urgence orange** car c'est, expliquent-elles, le moyen le plus sûr de repérer précisément votre situation et éviter toute perte de temps. Rejoignez donc la borne la plus proche. Si elle n'est pas en vue (il y en a une environ tous les 2 km), regardez au sol pour repérer la plus proche : c'est indiqué par une flèche. Bien sûr, prenez soin de toujours marcher derrière la glissière de sécurité. Ne traversez jamais les voies pour accéder à la borne située en face (même si la borne devant laquelle vous êtes ne fonctionne pas !). En appuyant sur le bouton de la borne d'appel, vous serez mis en relation directe, soit avec la gendarmerie, soit avec le service de surveillance de l'autoroute. **Dans tous les cas, vous serez automatiquement localisé,** ce qui permettra de déclencher l'envoi d'un dépanneur agréé (comptez environ 30 mn). L'appel est gratuit. Rejoignez votre véhicule par le même chemin, derrière la barrière de sécurité.





Alcool : faut-il passer à la tolérance zéro ?

L'alcool au volant reste, en France, le premier facteur d'accident mortel. D'où cette question : faut-il abaisser la tolérance de 0,5 g/l de sang à 0,2 g/l ?

Pour

Stéphane G., 42 ans, Paris

Quand on commence à boire, le risque de ne pas savoir s'arrêter à temps est trop grand…
« Non seulement j'approuve une telle réduction, mais je suis même partisan de passer à 0 g. Pas pour des raisons médicales d'ailleurs puisque les spécialistes disent que 0 ou 0,2 g, cela ne change pas grand-chose. Non, c'est plutôt pour des raisons psychologiques : il me semble plus efficace de se dire que quand on conduit, on ne boit pas. Pas du tout, même pas un verre. Bien sûr, c'est un peu draconien comme position mais au moins, c'est clair. Quand on commence à boire dans une soirée festive, le risque de ne pas savoir s'arrêter à temps est trop grand. »

Françoise C., 37 ans, Eure

C'est déjà le cas pour les conducteurs de transports scolaires. « Ce serait une bonne mesure. D'ailleurs, c'est déjà la règle pour certaines catégories de professionnels, par exemple pour ceux qui conduisent les cars de transports scolaires. Et je ne peux qu'approuver. Je pense qu'on pourrait aussi l'imposer, comme cela se fait dans certains pays, aux conducteurs débutants. En tout cas, si on généralise la mesure, je n'y verrais pas d'inconvénient. Personnellement, dans un dîner, quand je sais que je dois prendre le volant pour rentrer, je m'en tiens à un seul verre. Et a priori, même avec une tolérance abaissée à 0,2 g/l, je pourrais continuer à boire cet unique verre… »

Contre

Pr Got, membre du Conseil national de Sécurité Routière, Paris

Il ne faut pas se tromper de cible. « Se focaliser sur une alcoolémie nulle ou à 0,2 g/l risque de détourner l'attention – et donc les moyens mis en œuvre – du problème que représentent les alcoolémies chroniques et élevées. Or, ce problème-là est considérable : au volant, au-delà de 2 g/l, le sur-risque dépasse 100. Avec une alcoolisation à 0,4 g/l, on a un sur-risque de 2. En comparaison, c'est dérisoire ! L'enjeu d'une telle mesure en termes de sécurité routière serait donc minime. Il ne faut pas se tromper de cible. Si l'on veut agir pour la sécurité routière, c'est sur les alcoolisations fortes qu'il faut porter les efforts ! »

Alice J., 26 ans, Paris

On devrait déjà faire appliquer la législation actuelle !
« Déjà à 0,5 g/l, ça ne laissait pas beaucoup de marge, mais si on passe à 0,2 g/l, alors autant déclarer tout de suite que toute boisson alcoolisée est interdite en France ! Au moins, ce serait plus clair. Franchement, vous ne croyez pas que nos responsables devraient déjà faire appliquer correctement la législation actuelle qui est loin d'être respectée par tous… avant de durcir celle-ci ? »

Dr Laumon, directeur de l'UMRESTTE [1], Lyon

Rassemblons les preuves avant de légiférer. « En l'état actuel de nos connaissances, nous ne disposons pas d'éléments épidémiologiques suffisants prouvant de façon indéniable que les faibles alcoolémies, celles inférieures au seuil actuel de 0,5 g/l, sont véritablement dangereuses au volant. Donc, donnons-nous le temps de rassembler les données qui nous font défaut avant de légiférer sur un tel abaissement du taux légal d'alcoolémie. Faisons en sorte que la connaissance scientifique et la décision politique soient en adéquation… »



(1) Unité mixte de recherches Inrets/Inserm.



Quand on conduit, on ne boit pas : un message plus clair !

« Les experts en sécurité routière affirment que le nœud du problème "alcool au volant" n'est pas dans une nouvelle baisse du taux légal car les accidents interviennent surtout avec les alcoolisations fortes. C'est vrai. Reste que si la loi française passait à 0,2 g/l – ce qui équivaut en fait à une tolérance zéro – cela aurait le mérite de la clarté. Cela ôterait toute ambiguïté, toute idée de négociation avec la consommation d'alcool. Le code de la route impose déjà cette règle aux conducteurs de transports en commun. L'idée a été avancée de l'étendre aux jeunes conducteurs car ils sont moins expérimentés, plus exposés et aussi qu'il serait souhaitable de les voir adopter d'emblée les bonnes pratiques. Tout cela n'est pas faux, mais on peut se demander s'il n'y aurait pas des mesures plus urgentes et utiles à prendre pour réduire les accidents avec alcool… »

Christophe Ramond, chargé d'Études association Prévention Routière

AVEC AGF, JE CONDUIS MA VIE.

Assureur engagé, AGF sensibilise, forme et informe ses clients, particuliers et entreprises, sur les risques de la route à travers son programme de « prévention automobile ».

AGF



Leader européen de l'assurance et des services financiers.